DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

30 października **Nr. 11.** Rok 1930.

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w sierpniu 1930 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w sierpniu r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 14.591.748 osób. W porównaniu z lipcem r. b. (31 dzień — 14.472.240 os.) zwiększył się o 0,83%, w porównaniu zaś z sierpniem r. ub. (16.174.040) zmniejszył się o 9,8%.

Przez większą część sierpnia ruch podróżnych nie wykazywał, naogół, znaczniejszego ożywienia.

Nie zauważono również większego ruchu wycieczek grupowych.

Ze względu na zły stan pogody, trwający niemal w ciągu całego miesiąca, zmniejszył się również ruch podmiejski, zwłaszcza świąteczny, w węźle Warszawskim.

W związku z powyższem na linji Warszawa — Otwock wstrzymano bieg dodatkowej pary codziennych pociągów podmiejskich oraz pociągów podmiejskich świątecznych, uruchamianych w miarę potrzeby.

Dopiero w końcu sierpnia ruch pasażerski wzmógł się w związku z masowym powrotem z uzdrowisk, miejscowości kąpielowych i letnich oraz ze względu na początek nowego roku szkolnego.

Regularność ruchu pociągów osobowych wynosiła w sierpniu 97%.

Przewóz towarów w sierpniu r. b. wynosił 5.732.610 tonn i w porównaniu z lipcem r. b. (5.893.378 tonn) zmniejszył się o 2,7%, co należy przypisać mniejszej liczbie dni roboczych w sierpniu (25) niż w lipcu (27). W porównaniu zaś z sierpniem r. ub., w którym przy 26 dniach roboczych przewieziono 8.703.219 tonn, przewóz towarów w sierpniu r. b. wykazuje zmniejszenie o 34%.

Naładowano w sierpniu r. b. na stacjach linij normaltorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 424.855 wagonów 15 tonnowych, przyjęto zaś od kolei zagranicznych łącznie z tranzytem 53.599 wagonów ładownych, czyli razem przewieziono 478.454 wagonów ładownych.

W porównaniu z lipcem r. b. (471.913 wag.) ogólna praca kolei wykazuje zwiększenie (liczbą wagonów) o 1,4%, przyczem naładunek własny zwiększył się o 1,7%.

W porównaniu zaś z sierpniem r. ub. (592.875 wag.) ogólna praca zmniejszyła się o 19,3%, a naładunek własny o 20%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	Rok 1930 Sierpień dni roboczych 25	Rok 1930 Lipiec dni roboczych 27	Rok 1930 W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1929 r. Sierpień dni roboczych 26	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	170.748	162.234	+ 5,2%	211.389	— 19,2%
Drzewa	29.698	38.037	— 21,9%	55.893	— 46,9%
Nawozów sztucznych . .	10.447	7.471	+ 39,8%	11.842	— 11,8%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	14.663	16.430	— 10,8%	20.615	— 28,9%
Rolniczych i aprowizacji .	33.604	30.163	+ 11,4%	36.642	— 8,3%
Pozostałych ładunków . .	165.695	163.390	+ 1,4%	195.176	— 15,1%
Razem	424.855	417.725	+ 1,7%	531.557	— 20,0%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	14.291	15.500	— 7,8%	19.840	— 27,9%
Tranzytem przez Polskę .	39.308	38.688	+ 1,6%	41.478	— 5,2%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	478.454	471.913	+ 1,4%	592.875	— 19,3%

*) łącznie z naładunkiem na terenie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli wzrost naładunku w stosunku do lipca r. b. odnosi się głównie do węgla (+5,2%) nawozów sztucznych (+39,8%) oraz rolniczych i aprowizacji. Przyjęcie ładunków od kolei zagranicznych zmniejszyło się o 7,8%, natomiast tranzyt towarów przez Polskę wzrósł o 1,6%.

Rozmiary naładunku węgla w zagłębiach kopalnianych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1930 r. Sierpień dni roboczych 25	1930 r. Lipiec dni roboczych 27	1930 r. W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1929 r. Sierpień dni roboczych 26	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
Górnośląskie.	128.309	122.698	+ 4,5%	157.666	— 18,6%
Dąbrowskie	32.519	30.473	+ 6,7%	41.261	— 21,2%
Krakowskie	9.920	9.052	+ 9,6%	12.462	— 20,4%
Razem	170.748	162.223	+ 5,3%	211.389	— 19,2%

Zagłębia	Rok 1930 Sierpień 25 dni roboczych	Rok 1930 Lipiec 27 dni roboczych	Rok 1930 W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1929 r. Sierpień 26 dni roboczych	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
Z tego naładowano na wywóz zagranicę:					
a) **przez:** Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	48.174	50.747	— 5,1%	50.530	— 4,7%
b) **do:** Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	18.569	15.810	+ 17,4%	31.837	— 41,7%
Rumunji	620	403	+ 53,8%	713	— 13,1%
Niemiec, Prus Wschodnich	6.510	7.595	— 14,2%	9.920	— 34,4%
Rosji i Łotwy	248	124	+100,0%	589	— 57,9%
Razem	74.121	74.679	— 0,7%	93.589	— 20,8%

Jak widać z powyższej tabeli Zagłębie Górnośląskie naładowało węgla w sierpniu więcej niż w lipcu o 4,5%, zagłębie Dąbrowskie o 6,7% i zagłębie Krakowskie o 9,6%. Naładunek węgla przez porty Gdańsk i Gdynię był mniejszy niż w lipcu o 5,1%, naładunek do Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Włoch był większy o 17,4%, wreszcie naładunek do Niemiec i Prus Wschodnich zmniejszył się o 14,2%.

Norma naładunku węgla wynosiła w sierpniu r. b. dla wszystkich trzech zagłębi razem 8100 wag. piętnastonowych na dzień roboczy, rzeczywisty zaś przeciętny naładunek wynosił 6.830 wag. t. j. mniej od normy o 1270 wag. przeciętnie w dniu roboczym, co stanowi — 15,7%.

Niedoładunek został spowodowany wyłącznie zmniejszeniem zapotrzebowania przez kopalnie.

W poszczególnych zagłębiach naładunek węgla w dniu roboczym wynosił:

Zagłębie Górnośląskie przy normie 5982 wag. ładowało 5132 wag., czyli mniej od normy o 14,2%.

Zagłębie Dąbrowskie przy normie 1602 wag. ładowało 1301 wag., czyli mniej od normy o 18,8%.

Zagłębie Krakowskie przy normie 516 wag. ładowało 397 wag., czyli mniej od normy o 23,1%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz przez porty rzeczne przedstawia się w miesiącu sierpniu jak następuje:

Porty	Rok 1930 Sierpień 25 dni roboczych	Rok 1930 Lipiec 27 dni roboczych	Rok 1930 W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1929 r. Sierpień 26 dni roboczych	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
a) w wagonach 15-tonnowych					
Gdańsk	30.821	32.322	— 4,6%	35.212	— 12,5%
Gdynia	18.259	19.366	— 5,7%	16.143	+ 13,1%
Kapuściska Małe	99	53	+ 87,4%	—	+ 100%
Tczew	—	—	—	305	— 100%
Razem	49.179	51.741	— 4,9%	51.660	— 4,8%
b) w tonnach					
Gdańsk	462.315	484.833	— 4,6%	528.173	— 12,5%
Gdynia	273.894	290.482	— 5,7%	242.143	+ 13,1%
Kapuściska Małe	1.490	795	+ 87,4%	—	+ 100%
Tczew	—	—	—	4.577	— 100%
Razem	737.699	776.110	— 4,9%	774.893	— 4,8%

Przeładunek węgla eksportowego na statki w Gdańsku i Gdyni wraz z portami rzecznemi w Kapuściskach Małych i Tczewie zmniejszył się w sierpniu r. b. w porównaniu z lipcem r. b. o 4,9%, przyczem o 5,7% zmniejszył się w Gdyni, a o 4,6% — w Gdańsku. Tem nie mniej przeładunek węgla w Gdyni w sierpniu r. b. był większy niż w tymże miesiącu roku ubiegłego o 13,1%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w m. sierpniu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1930 r.			1929 r.	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
	Sierpień 25 dni roboczych	Lipiec 27 dni roboczych	W sierpniu więcej + mniej — w procentach	Sierpień 26 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	462.315	484.833	— 4,6%	528.173	— 12,5%
Zboże	54.026	18.246	+ 196,1%	18.010	+ 199,9%
Cukier	1.850	4.555	— 59,4%	3.765	— 50,9%
Drzewo	75.059	102.377	— 26,7%	76.279	— 1,6%
Cement	4.800	5.462	— 12,1%	7.450	— 35,6%
Żelazo	4.438	3.784	+ 17,3%	363	+ 1122,6%
Produkty naftowe	3.298	5.374	— 38,6%	4.025	— 18,1%
Inne ładunki	15.842	14.330	+ 10,6%	21.326	— 25,7%
Razem	621.628	638.961	— 2,7%	559.391	— 5,7%
Przywóz					
Ruda żelazna	51.511	72.684	— 29,1%	57.198	— 9,9%
Złom	5.755	3.451	+ 66,7%	21.167	— 72,8%
Żelazo	—	60	—100,0%	465	—100%
Zboże	—	—	—	757	—100%
Nawozy sztuczne	6.856	12.879	— 46,7%	9.785	— 29,9%
Inne ładunki	13.763	19.190	— 28,3%	24.264	— 43,3%
Razem	77.885	108.264	— 28,1%	113.636	— 31,5%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1930 r.			1929 r.	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
	Sierpień 25 dni roboczych	Lipiec 27 dni roboczych	W sierpniu więcej + lub mniej — w procentach	Sierpień 26 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	273.894	290.482	— 5,7%	242.143	+ 13,1%
Cukier	—	2.180	— 100,0%	315	— 100%
Inne ładunki	4.366	3.244	+ 34,6%	975	+ 347,8%
Razem	278.260	295.906	— 6,0%	243.433	+ 14,3%
Przywóz					
Ruda	3.671	9.230	— 60,2%	4.065	— 9,7%
Złom	34.138	21.873	+ 56,1%	3.540	+ 864,3%
Ryż	3.075	5.220	— 41,1%	4.420	— 30,4%
Nawozy sztuczne	27.435	25.464	+ 7,7%	18.385	+ 49,2%
Inne ładunki	3.495	3.360	+ 4,0%	235	+ 1387,2%
Razem	71.814	65.147	+ 10,2%	30.645	+ 134,3%

Ogółem wywóz i przywóz morzem przez Gdańsk i Gdynię zmniejszył się w porównaniu z lipcem r. b.: wywóz o 3,8%, a przywóz o 13,7%.

Poważniejszemu zmniejszeniu uległ wywóz węgla (o 39.106 tonn — 6,6%), drzewa (o 27.000 tonn — 26,7%), cukru (o 4900 tonn — 72,5%) i produktów naftowych (o 2.000 tonn — 38,6%). Natomiast zwiększył się znacznie, bo prawie o 36.000 tonn (+196,1%) wywóz zboża. W przywozie poważniejsze zmniejszenie dotyczy rudy (o 27.000 tonn — 32,7%) i nawozów sztucznych (o 4.000 tonn — 57,5%), jednocześnie zaś zwiększył się (o 14,500 tonn — 67,5%) przywóz złomu.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski tak przez obydwa porty jak i przez granicę lądową przedstawia się w sierpniu jak następuje:

W wagonach 15 tonnowych.

Rodzaj ładunków:	Rok 1930			1929 r.	W sierpniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1929 r.
	Sierpień 25 dni roboczych	Lipiec 27 dni roboczych	W sierpniu więcej + mniej — w %	Sierpień 26 dni roboczych	
Przywóz					
Zboże	56	252	— 77,8%	150	— 62,6%
Mąka	—	4	—100,0%	14	— 100,0%
Węgiel	441	402	+ 9,7%	863	— 48,8%
Drzewo	116	170	— 31,7%	424	— 72,6%
Bawełna	857	726	+ 18,0%	655	+ 30,8%
Materjały budowlane	1.007	1.226	— 17,8%	1.675	— 39,9%
Produkcja przemysłowa	7.755	8.259	— 6,1%	10.406	— 25,4%
Ruda żelazna	2.865	4.696	— 38,9%	4.361	— 34,3%
Pozostała aprowizacja	2.528	2.253	+ 12,2%	2.196	+ 15,1%
Inne ładunki	6.446	6.451	— 0,07%	7.474	— 13,7%
Razem	22.071	24.439	— 9,6%	28.218	— 21,8%
Wywóz					
Zboże	4.797	2.682	+ 78,8%	2.745	+ 74,7%
Mąka	190	110	+ 72,7%	76	+150,0%
Węgiel	68.478	67.726	+ 1,1%	81.208	— 15,6%
Drzewo	14.943	20.665	— 27,6%	27.648	— 45,9%
Bawełna	106	138	— 23,1%	153	— 30,7%
Materjały budowlane	921	1.189	— 22,5%	1.466	— 37,1%
Produkcja przemysłowa	7.424	6.990	+ 6,2%	9.938	— 25,3%
Cukier	281	482	— 41,7%	401	— 29,9%
Pozostała aprowizacja	3.848	3.404	+ 13,0%	4.758	— 19,1%
Inne ładunki	3.312	3.896	— 14,9%	4.309	— 23,1%
Razem	104.300	107.283	— 2,7%	132.702	— 21,4%

Jak widać z powyższej tabeli przywóz do Polski w sierpniu r. b. zmniejszył się w porównaniu z lipcem o 2.368 wag. — 9,6%, wywóz zaś o 2.983 wag. — 2,7%. Zwiększył się wywóz węgla (o 1,1%) i zboża (o 78,8), a zmniejszył wywóz drzewa (o 27,6%).

W sierpniu nie było żadnych trudności w ruchu towarowym, które odbiłyby się ujemnie na sprawności przewozów.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 sierpnia r. b. wynosił:

Parowozów 5351 czyli w porównaniu z rokiem ubiegłym (5252) więcej o 1,9%. W naprawie było parowozów 16,81%, mniej, niż w roku ubiegłym o 1,48%.

Wagonów osobowych było 10,351, więcej niż w roku ubiegłym (10.017) o 3,3%. W naprawie było wagonów osobowych 9,73%, mniej niż w roku ubiegłym (11,58%) o 1,85%.

Wagonów towarowych było 153.419 czyli w stosunku do roku ubiegłego (152.398) więcej o 0,7%.

W naprawie było wagonów towarowych 4,23%, więcej niż w roku ubiegłym (4,19%) o 0,04%.

Nowego taboru dostarczyły fabryki w sierpniu r. b. ilości następujące:

parowozów 15,
wagonów osobowych 10,
„ towarowych 300.

Liczba wagonów odstawionych do rezerwy w dalszym ciągu nieco się zmniejszyła i wynosiła na 1/IX r. b.: krytych 14.977, węglarek 11.790, platform 4.575, razem 31.342 (w lipcu 33.279).

Przebieg pociągów w sierpniu wynosił:

w ruchu osobowym	5.911.839	poc. klm.
„ towarowym	4.645.218	„ „
Razem	10.557.057	„ „

W porównaniu z lipcem r. b. (10.471.327) ogólny przebieg pociągów zwiększył się o 0,8%, przyczem przebieg poc. ruchu osobowego zwiększył się o 0,4%, a poc. ruchu towarowego o 1,4%.

Z działalności taryfowo-handlowej M. K. w sierpniu r. b. należy zaznaczyć:

W zakresie taryf osobowych wewnętrznych nastąpiły drobne zmiany, mające na celu ułatwienie opakowania bagażu powrotnego z letnisk. Od dnia 1 sierpnia obowiązują nowe stawki dla przewozu osób, bagażu i towarów na prywatnej kolei normalnotorowej Nowe—Twarda Góra.

Zmian i uzupełnień doznały liczne taryfy osobowe, bagażowe i ekspresowe w komunikacji z zagranicą. Od dnia 1 sierpnia obowiązują na zasadzie dodatku II nowe stawki w taryfie polsko-rumuńskiej; zmian doznały od tej daty stawki taryfy czesko-rosyjskiej (Dodatek III), austrjacko-rosyjskiej (Dodatek III) i niemiecko-rosyjskiej (Dodatek III). Drobniejszym zmianom uległy inne taryfy osobowe i bagażowe, na uwagę zasługuje dokonana zmiana opłat na przewóz przesyłek ekspresowych Nord-Expressem, obowiązująca od dnia 15.VIII.

Wewnętrzna taryfa towarowa doznała drobnych uzupełnień w rozporządzeniu z dnia 16 lipca; zmiany dotyczą Cz. I B, II 1 i 3, weszły w życie w dniu 1 sierpnia i mają charakter ulg szczególnych (konie wyścigowe, opłaty złomowe, cukier eksportowy i t. p.).

W zakresie taryf towarowych z kolejami zagranicznemi należy zanotować: Wejście w życie dodatku I do węglowej taryfy polsko-węgierskiej, rozszerzającego drogi przewozu i zakres relacyj; w dniu 15 sierpnia weszła w życie całkowicie nowa redakcja taryfy polsko-rumuńskiej, składającej się z Części I, II-1 A i B, II-3 i II-4, obejmujących tak ogół towarów jak i przewóz węgla oraz wyjątkowe taryfy czasowe. Do utrzymanej jeszcze w dawnej redakcji taryfy portowej ukazał się w tymże dniu dodatek VI. Uzupełnienie w formie dodatku Nr. 1, otrzymały taryfa rumuńsko-czeskosłowacka (1.IX) i rumuńsko-austrjacka (1.VIII). Nową redakcję otrzymała też w dniu 1 sierpnia taryfa towarowa polsko-niemieckiego związku kolejowego, wydana jako część I (postanowienia taryfowe i wykaz odległości) oraz w trzech zeszytach części II (taryfy artukułowe, drzewne i nawozowe). Zmieniono też przepisy kierunkowe, uzupełniając je dodatkiem I. Różnym zmianom pomniejszym i uzupełnieniom uległa taryfa polsko-czeskosłowacka w zakresie części I, II-2, II-3 i w przepisach kierunkowych, przyczem wprowadzono w życie kilka nowych taryf artykułowych. W polsko - górnośląsko - niemieckiej komunikacji związkowej do zanotowania jest nowy dodatek I do zeszytu 1, a również górnośląska komunikacja sąsiedzka doznała przeredagowania przez nowe wydanie zeszytu 1.

Wreszcie jako nowość i owoc długiej organizacyjnej pracy w zakresie komunikacji lądowo-morskiej ukazała się wydana z dniem 15 sierpnia r. b. taryfa towarowa polsko amerykańska dla komunikacji pomiędzy wszystkiemi stacjami P. K. P. a sześcioma portami U. S. A. via Gdynia. Trzy części tej taryfy zawierają swoisty regulamin przewozowy, postanowienia taryfowe oraz opłaty w tej bezpośredniej komunikacji.

Licznych drobnych zmian doznały inne taryfy. Szczególnem udogodnieniem jest zaprowadzenie bezprzeładunkowej komunikacji towarowej w relacjach polsko-angielskich za pomocą Ferry-Boats, stanowiących własność kolei niemieckich trajektem przez Zeebrügge i Haarwich (14.8).

W dziedzinie międzynarodowych układów kolejowych należy zaznaczyć, że w następstwie skarg Senatu W. M. Gdańska do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w sprawie zakresu dzielania D. O. K. P. w Gdańsku, władzy nadzorczej dla kolei w m. Gdańska oraz zobowiązań przy obsadzaniu stanowisk na kolejach, położonych na obszarze w m. Gdańska, rozpatrywał Komitet Prawników i Techników Sekcji Komunikacyjnej i Tranzytowej Ligi Narodów w czerwcu r. b. w Paryżu kilka kwestyj zasadniczych, wysuniętych przez Senat W. Miasta (badź przez Polskę w odpowiedziach na skargę Senatu), a oddanych do opinji Komitetowi przez Wysokiego Komisarza Ligi Narodów. Prace tego Komitetu zostały wówczas przerwane aby dać możność ekspertom Komitetu zbadania miejscowych stosunków w Gdańsku. W szczególności Komitet miał nabrać przekonania, czy jest racjonalne stworzenie w Gdańsku takiej Dyrekcji Kolejowej, której by zakres działania ograniczał się tylko do obszaru Wolnego Miasta.

Komitet Ekspertów, złożony z wybitnych przedtsawicieli kolejnictwa pp. Herolda, Guerrera, Hostiego, Djuritchicha przy współudziale Sekretarza Generalnego Komitetu Tranzytowego Ligi Narodów p. Hassa i kierownika działu tego Komitetu p. Vladimira Miseli'ego rozpoczął w Gdańsku pracę dnia 14 sierpnia, a ukończył ją dnia 16 sierpnia r. b.

Eksperci opinję swoją mają przedłożyć Komitetowi prawniczemu Ligi Narodów, który zbierze się w Genewie we wrześniu 1930 r. Komitet zaś prawniczy Ligi Narodów wypowie swoją opinję na podstawie tej ekspertyzy względnie po przeprowadzeniu jeszcze dodatkowych rozmów z przedstawicielami interesowanych stron Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów, który w rezultacie wyda decyzję.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w mies sierpniu r. b. zmniejszyły się w porównaniu z lipcem r b. i wynosiły:

a) z przewozu	podróżnych . .	34.713.602 zł.
b) „	bagażu i przesyłek ekspresowych .	1.898.799 „
c) „	towarów . .	78.783.827 „
d) uboczne	. . . . . .	1.853.936 „
	Razem	117.250.164 zł.

W porównaniu z lipcem r. b. (119.500.047 zł.) wpływy zmniejszyły się o 1,9%, w porównaniu zaś z sierpniem r. ub. (133.456.901 zł.) zmniejszyły się o 7,8%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 52970 28.X.30. 8.000.